



## Tácticas de patrullaje

---

### E.9. Tácticas de planificación

El éxito al arrestar a los traficantes de drogas es un proceso activo. Incluye la comprensión de las rutas que ellos utilizan, cómo ocultan el contrabando y qué tácticas emplean para evitar su detección (por ejemplo, embarcaciones de bajo perfil)

- Los comandantes deben estar familiarizados con el área de operaciones.
  - Deben contar con buena información sobre tendencias de operación de los traficantes.
  - Deben ser creativos al probar nuevas tácticas para generar dudas en el contrabandista.
  - Deben emplear el engaño y la protección operativa.
  - Deben coordinar sus esfuerzos con otros recursos policiales de los alrededores.
- 

### E.10. Tácticas de superficie

Las tácticas visibles generalmente se utilizan en Operaciones de Intercepción de Extranjeros-Migrantes (AMIO), mientras que las operaciones encubiertas con frecuencia se realizan en las operaciones antinarcoóticos. A continuación se explican las siguientes clases de tácticas de superficie:

- Movilidad.
  - Ritmo constante.
  - Velocidad alta-baja.
  - Alta velocidad y deriva.
  - Día-noche.
- 

#### E.10.a. Movilidad

La táctica de movilidad consiste en movimientos continuos e impredecibles de la unidad de patrullaje, lo cual incrementa el área de superficie que se está vigilando.

---

#### E.10.b. Ritmo constante

La táctica de ritmo constante ahorra combustible y maximiza la eficacia de los sensores. Las desventajas son mayor previsibilidad y pérdida del elemento sorpresa.

---

#### E.10.c. Velocidad alta-baja

La táctica de velocidad alta-baja se utiliza cuando una unidad patrulla a velocidad económica durante un plazo determinado, luego se dirige rápidamente hacia otra área de patrullaje y, después, vuelve a patrullar a velocidad económica. El beneficio de esta táctica es el incremento de la sorpresa táctica y la imprevisibilidad

---



---

E.10.d. Alta velocidad y deriva

La táctica de alta velocidad y deriva se usa cuando una unidad deriva durante 30-60 minutos, luego, aumenta la velocidad para dirigirse a un área diferente y, después, deriva nuevamente. Esto permite una vigilancia minuciosa de la entrada al puerto, “callejones sin salida” u otra área limitada.

---

E.10.e. Día-noche

La táctica de día-noche se utiliza cuando una unidad patrulla un área durante el día y otra durante la noche. Así, se incrementa el elemento sorpresa.

---

**E.11. Tácticas de unidades múltiples**

A continuación se detallan los tipos de tácticas con unidades múltiples:

- Separación entre unidades.
  - Buque de control-de ataque o de acercamiento repentino.
- 

E.11.a. Separación entre unidades

Para maximizar la eficiencia, las unidades de patrullaje deben encontrarse a una distancia suficiente, para que las esferas de vigilancia no se superpongan.

---

E.11.b. Buque de control-de ataque o de acercamiento repentino

La táctica de buque de control-de ataque o de acercamiento repentino se utiliza cuando dos o más naves trabajan juntas. La más grande (control) actúa como un sensor desplegado a proa y determina el Objetivo de Interés (TOI), que debe interceptar el buque más pequeño y más veloz (de ataque).

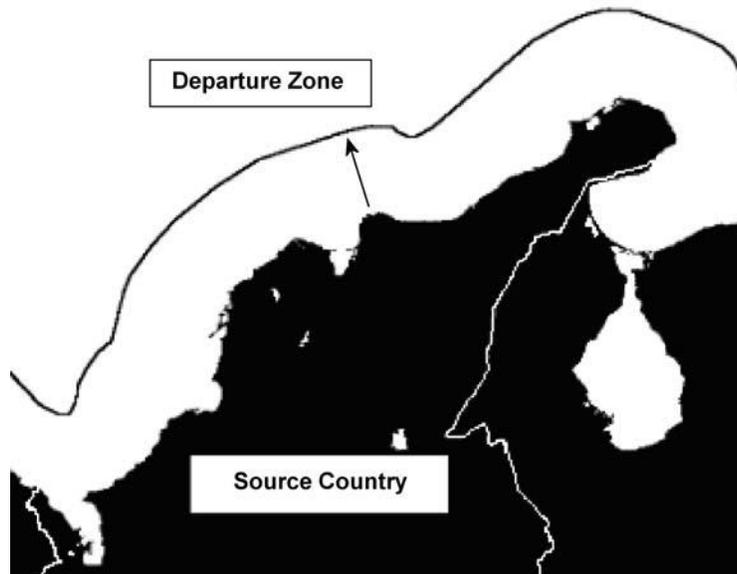
---

**E.12. Zona de salida**

La zona de salida, que se muestra en la página siguiente, es la región costera de un país de origen o punto de transbordo en donde se origina el tráfico de drogas o los viajes de extranjeros - migrantes. En general, la zona de salida se extiende desde la línea base de la nación de origen hasta 50 millas náuticas (mn) de la costa, aproximadamente. Las clases de operaciones llevadas a cabo en las zonas de salida dependen del grado de cooperación entre fuerzas extranjeras de intercepción y el país de origen.

Las operaciones de presencia visible, también conocidas como disuasión, se diseñan para convencer a los contrabandistas o migrantes de no salir de su país de origen. Las operaciones de presencia visible se utilizan casi exclusivamente en las Operaciones de Intercepción de Extranjeros-Migrantes (AMIO).

---



Referencias: *Departure zone*: zona de salida/ *Source Country*: país de origen

**E.13. Zona de tránsito**

La zona de tránsito es el área geográfica a través de la cual se contrabandea cocaína a los Estados Unidos desde países de Sudamérica. La zona de tránsito tiene 9.654.000 kilómetros cuadrados. El Servicio Guardacostas despliega unidades para interceptar a los traficantes en mar abierto y en “callejones sin salida” estratégicos.

E.13.a. Mar abierto

En general, se emplean LEU de gran autonomía y mayores capacidades de detección, que están más cerca del punto de salida del buque objetivo. Detrás del eje de amenaza, se ubican unidades de superficie más pequeñas y más rápidas en diversos puntos. El principio es detectar un objetivo con los sensores de la LEU más aptos o helicópteros a bordo y supervisar e interceptar con las unidades de superficie disponibles más cercanas.

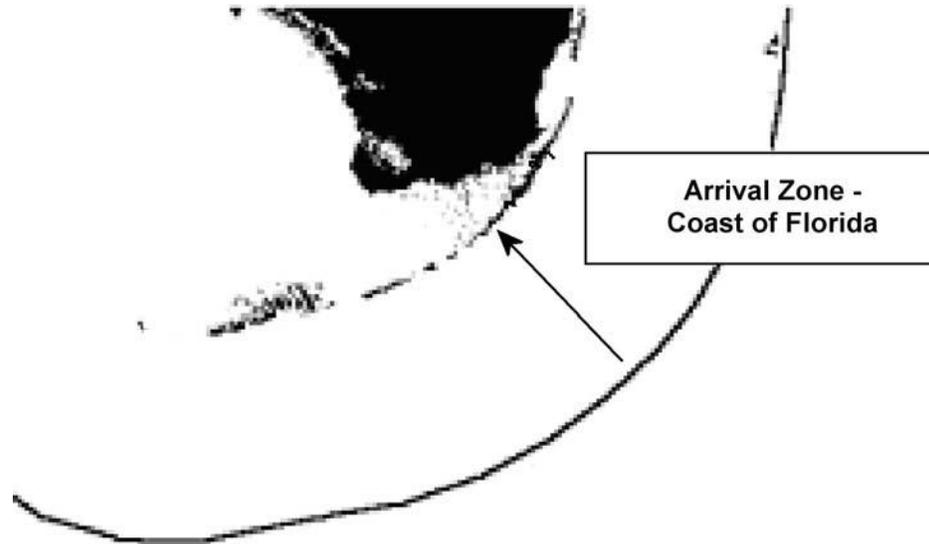
E.13.b. “Callejones sin salida”

Los “callejones sin salida” pueden utilizarse para beneficio de las fuerzas de intercepción, porque son áreas limitadas a través de las cuales deben transitar los buques dedicados al contrabando.



#### E.14. Zona de llegada

Un factor importante al planear y ejecutar operaciones en zonas de llegada es la cooperación de la nación a donde se destinan las drogas o los migrantes. A continuación se describe una zona de llegada.



Arrival Zone – Coast of Florida: Zona de llegada- costa de Florida.

#### E.15. Patrones de patrullaje

El tipo de patrón de patrullaje empleado en la zona de salida depende de los recursos disponibles, la amenaza conocida y el tamaño de la zona de salida. Los patrones de patrullaje son:

- barrera,
- paralelo, y
- zigzag.

#### E.16. Tácticas

Mientras patrullan, las Unidades de Operaciones Policiales (LEU), tanto aeronaves como buques de superficie, utilizan diferentes tácticas estándar. Estas pueden variar según las actualizaciones de los informes de inteligencia y reconocimientos visuales. Algunas de las tácticas empleadas son:

- Establecer casilleros.
- Permanecer móviles.
- Comunicaciones.
- Determinar zonas intermedias.
- Interceptar y regresar.

##### E.16.a. Establecer casilleros

La ubicación de los casilleros debe corresponder a las dimensiones calculadas de la zona de salida y debe cubrir todas las áreas de salida.



E.16.b.  
Permanecer  
móviles

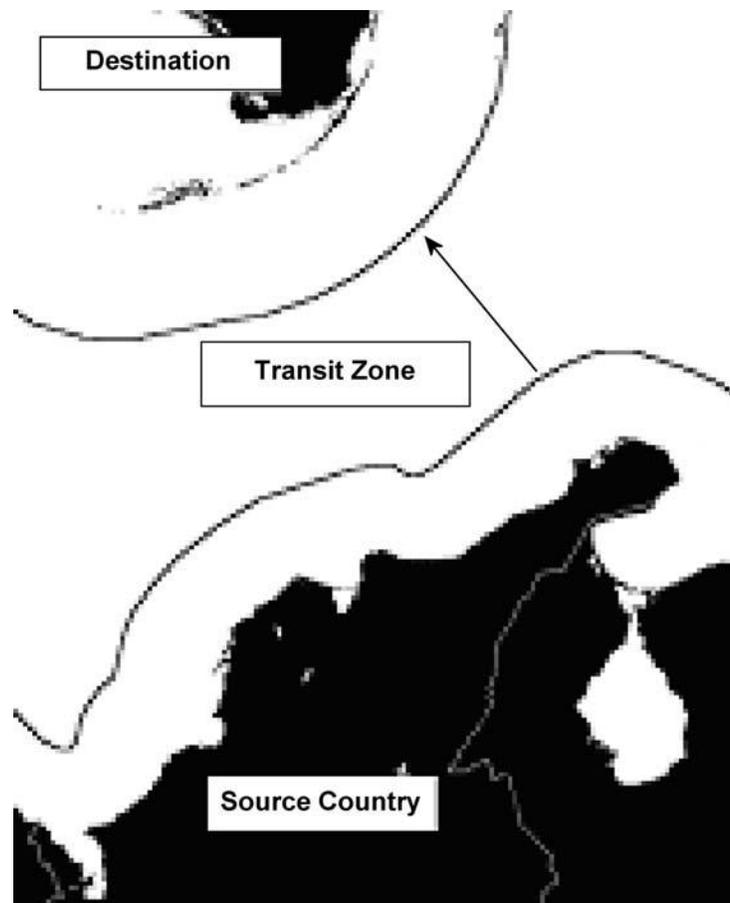
Al permanecer móviles y trasladarse al azar y regularmente a través del área de patrullaje más grande, la LEU puede cubrir una mayor extensión y responder ante avistajes de aeronaves o información de inteligencia de último momento.

E.16.c.  
Comunicación

Las comunicaciones son el eslabón débil de muchas operaciones. Todas las unidades deben operar en frecuencias preestablecidas y verificadas.

E.16.d. Protección  
(zona intermedia)

El objetivo fundamental de la interdicción de drogas es capturar o destruir el material de contrabando. Si se intercepta a los traficantes de drogas inmediatamente después de dejar el mar territorial de una nación de origen, tal vez simplemente den la vuelta y vuelvan a ingresar en las aguas del país, evitando así el abordaje y captura, a la espera de otra oportunidad para desplazar el contrabando. Esta es la razón por la que se debe establecer una zona de protección.



*Destination: Destino. Transit zone: Zona de tránsito. Source country: País de origen.*



## Recopilación de información

---

### E.17.

#### Descripción

La recopilación de información consiste en la obtención de información de inteligencia a través de medios oficiales o clandestinos.

---

### E.18. Necesidad de información

Es la necesidad que tiene un comandante, o quien esté encargado de la toma de decisiones, de obtener la mejor información disponible para tomar decisiones, realizar recomendaciones sobre políticas o producir información.

---

### E.19. Necesidad de inteligencia

La necesidad de inteligencia es cualquier tema, general o específico, sobre el cual es menester recopilar información de inteligencia o producir inteligencia.

---

### E.20. Métodos para recopilar información

Existen básicamente dos métodos para recopilar información. Ellos son recopilar información:

- en forma manifiesta; y
  - en forma clandestina
- 

#### E.20.a. Recopilar información en forma manifiesta

Consiste en obtener datos de los medios de comunicación y de diálogos entre gobiernos, sonsacar y compartir información que se ha obtenido abiertamente. Normalmente, los gobiernos anfitriones y receptores son conscientes de la actividad que se lleva a cabo, aunque es posible que algunos detalles, emplazamientos y procesos se oculten con éxito. La mayor parte de la información se recopila en forma manifiesta y es el sistema predominante que utiliza el USCG.

Ejemplo: fotografías desde la baranda de un guardacostas.

---

#### E.20.b. Recopilar información en forma clandestina

Consiste en obtener información mediante formas diseñadas para garantizar el estado secreto de la operación. Por lo tanto, proteger las fuentes y métodos es extremadamente importante.

Ejemplo: Recopilar información secreta.

---



---

**E.21.  
Actividad  
encubierta**

También llamada actividad especial, es una operación que se diseña para influir en gobiernos, hechos, organizaciones o extranjeros en apoyo a la política exterior de los EE.UU. Por lo tanto, en realidad no es una actividad de recolección de información. En general, se la clasifica con las operaciones de inteligencia, dado que interviene el mismo tipo de organizaciones (por ejemplo, personas encargadas de recopilar información).

Ejemplo: Propaganda y operaciones psicológicas.

---

**E.22. Tipos de  
inteligencia**

Son los siguientes:

- de fuentes humanas.
  - de imágenes.
  - de señales.
  - de comunicaciones.
  - electrónica.
  - de medición y firma.
- 

**E.22.a.  
Inteligencia de  
fuentes humanas**

Es la información de inteligencia que se obtiene mediante fuentes humanas a través de técnicas de recolección manifiestas y clandestinas y de datos de fuentes de libre acceso provenientes de medios de comunicación extranjeros.

Ejemplos:

- Entrevista a posibles traficantes de estupefacientes.
  - Servicio de Transmisión de Información al Extranjero (FBIS).
  - Informes del Agregado del Ministerio de Defensa de los EE.UU. sobre actividades portuarias
- 

**E.22.b.  
Inteligencia de  
imágenes**

Consiste en localizar, reconocer, identificar y describir objetos, actividades y terrenos representados en imágenes. Incluye la interpretación fotográfica.

Ejemplos:

- Fotografías tomadas desde aeronaves.
  - Fotografías tomadas desde barcos o desde tierra.
  - Imágenes y fotografías satelitales.
-



---

E.22.c. Inteligencia de señales (SIGINT)	Es la información de inteligencia transmitida de cualquier manera y proveniente de la interceptación de inteligencia de comunicaciones, electrónica y de señales de instrumentos extranjeros. Requiere estricta protección de fuentes y métodos.
<hr/>	
E.22.d. Inteligencia de Comunicaciones( COMINT)	Es la información de inteligencia y técnica obtenida de la interceptación de comunicaciones extranjeras por aquellos que no son sus destinatarios.  Ejemplos: <ul style="list-style-type: none"><li>• Interceptar líneas telefónicas.</li><li>• Micrófonos parabólicos.</li></ul>
<hr/>	
E.22.e. Inteligencia Electrónica (ELINT)	Es la inteligencia operativa y técnica obtenida de radiaciones electromagnéticas extranjeras que no constituyen comunicaciones y que emanan de fuentes que no son radioactivas ni provenientes de una detonación atómica.
<hr/>	
E.22.f. Inteligencia de Medición y Firma (MASINT)	Esta clase de inteligencia utiliza radares; sensores acústicos, de radiación nuclear, electroópticos, infrarrojos y otros, para registrar e identificar las características únicas de las emisiones térmicas, magnéticas y acústicas de una plataforma particular. Se identifica la plataforma con una “firma” al medir aquellas características que se pueden registrar y es de naturaleza muy científica y confidencial.  Ejemplos: <ul style="list-style-type: none"><li>• Firma electrónica de un submarino de Slombovia registrada por sonar.</li><li>• Muestras de tierra medidas en busca de contenido radioactivo.</li></ul>
<hr/>	
<b>E.23. Productos de inteligencia</b>	Contienen información que tal vez pierda su valor si no se actúa oportunamente. Ellos son: <ul style="list-style-type: none"><li>• Informe de avistaje de buque.</li><li>• Informe en el lugar.</li><li>• Informe sobre actividades marítimas.</li><li>• Informe resumido de reconocimiento.</li><li>• Informe de reconocimiento de buque sospechoso.</li><li>• Informe de inteligencia de campo.</li></ul>

---



---

E.23.a. Productos de inteligencia ponderada	Con estos productos, por lo general se hacen hipótesis de tendencias, sobre la base de la inteligencia sin procesar. Entre ellos se encuentra el informe de reconocimiento de buque sospechoso. Todo el personal que participa en una operación, desde el operador de guardia hasta el oficial al mando táctico, debe saber leer e interpretar los productos de inteligencia. En algunos de ellos se dan instrucciones explícitas sobre los objetivos de inteligencia, mientras que en otros se identifican tendencias y se sugiere su uso durante las operaciones. La información necesaria para la operación puede obtenerse al comprender el propósito de cada producto de inteligencia.
E.23.b. Informe de avistaje de buque	Las unidades que se encuentran en el Área de Responsabilidad (AOR) deben informar la posición, curso, velocidad y cualquier otro dato que disponga el Oficial al Mando Táctico (OTC). Esta información se encuentra en el informe de avistaje de buque. Estos informes deben transmitirse a intervalos adecuados, según los requisitos tácticos del OTC. En algunos casos, es posible que se trate de un informe inmediato o tal vez se realice después de que la unidad vuelva a puerto. (véase <b>Figura 2-1</b> )
E.23.c. Informe en el lugar	Puede efectuarlo cualquier persona, unidad u organismo que observa o tiene conocimiento de algún acontecimiento que tal vez afecte la seguridad del personal de aplicación de las leyes, o que ofrece alguna información específica (véase <b>Figura 2-2</b> )
E.23.d. Informe sobre actividades marítimas	Se publica periódicamente, por lo general una vez al mes. Se describen las actividades de contrabando marítimo de drogas con carácter comercial y la inteligencia importante en un producto global. Ofrece un análisis limitado de las tendencias significativas del tráfico.
E.23.e. Informe resumido de reconocimiento	Es una lista de buques sospechosos. Constituye una enumeración de embarcaciones “buscadas”. Estas se dividen en categorías y cada una de ellas contiene instrucciones específicas para las unidades en caso de avistar un buque.
E.23.f. Informe de reconocimiento de buque sospechoso	La información que contiene este informe refleja las fuentes sensibles de información y las investigaciones penales actuales. Provee información específica sobre las embarcaciones enumeradas en el informe resumido de reconocimiento.
E.23.g. Informe de inteligencia de campo	Lo utilizan las unidades de campo para suministrar información de valor policial. Estos datos se obtienen durante el curso de las tareas normales a sus jefes operativos (sic).

---



INFORME DE AVISTAJE DE BUQUE

UNIDAD INFORMANTE:	USCGC MARLIN
FECHA:	14 MAR 2000
HORA:	2300Z
NOMBRE DEL BUQUE:	DRAGGIN NETS
POSICION ACTUAL:	32 42.2N 065 54.2O
RUMBO:	007T
VELOCIDAD:	6 NUDOS
ACTIVIDAD:	PESCA
DOCUMENTACIÓN NÚMERO:	613693
PUERTO DE REGISTRO:	PORTSMOUTH,VIRGINIA
DESCRIPCIÓN:	
TIPO DE BUQUE:	PESQUERO
ESLORA:	19,8 m.
COLOR DEL CASCO:	BLANCO
COLOR DE LA SUPERESTRUCTURA:	BLANCO
POSICIÓN DE LA SUPERESTRUCTURA:	HACIA PROA
COLOR DE LA CARENA:	ROJO
MARCAS IDENTIFICATORIAS EN LA CHIMENEA:	AZULES
MATERIAL DE CASCO:	MADERA
MATERIAL DE LA SUPERESTRUCTURA:	MADERA
INSTALACION DE CUBIERTA:	EQUIPO DE CUBIERTA ROJO CON REDES VERDES.
OBSERVACIONES: SÍMBOLO DE PEGASO BLANCO SOBRE CIRCULO AZUL PINTADO EN AMBOS LADOS DE LA CHIMENEA	

**Figura 2-1**  
**Modelo de informe de avistaje de buque**



**INFORME EN EL LUGAR**

O 042253Z ENERO 00

DE CCGDEIGHT NEW ORLEANS LOS ANGELES//OLE//

A COMLANTAREA COGARD PORTSMOUTH VIRGINIA//AI//

INFO COMDT COGARD WASHINGTON DC//G-OCI//

BT

NO CONFIDENCIAL FOUO//N03800//

ASUNTO: INFORME EN EL LUGAR - PESQUERO *CATCH A LOT* (DOC. NÚMERO 50477023)

1. EL PESQUERO *CATCH A LOT* ACTUALMENTE SE ENCUENTRA CON RUMBO A EL PASO, TEXAS, DESPUÉS DE PESCAR DURANTE LOS ÚLTIMOS 90 DÍAS EN LA COSTA DE FLORIDA Y LOUISIANA. LA EMBARCACIÓN SUPUESTAMENTE LLEVA UNA CARGA DE NARCÓTICOS, DE TIPO Y CANTIDAD DESCONOCIDAS. EL *CATCH A LOT* ES UN PESQUERO DE CASCO DE MADERA CON UNA ESLORA DE 26 METROS, CON PUERTO DE REGISTRO EN BROWNSVILLE, TEXAS. SE CONSTRUYÓ EN MOBILE, ALABAMA, EN 1976. ES PROPIEDAD DE IMA TUNA (DIRECCION: 101 HOT DOG ROAD, ORLANDO, FLORIDA 36409), QUIEN ESTA SOSPECHADO DE EFECTUAR OPERACIONES DE TRÁFICO DE DROGAS HACIA LAS COSTAS DE TEXAS. LAS PERSONAS SOSPECHOSAS DE DISTRIBUIR NARCÓTICOS EN EL AREA DE EL PASO SUPUESTAMENTE ESTÁN ESPERANDO LA LLEGADA DEL BUQUE EN CUESTIÓN.
  
2. TODAS LAS UNIDADES EN LAS AREAS DE RESPONSABILIDAD DEL GRUPO CORPUS CHRISTIE Y DEL GRUPO GALVESTON DEBEN ESTAR ATENTAS PARA DETECTAR EL BUQUE Y ABORDARLO, SI SE LO LOCALIZA
  
3. POC: RDC TOP COP, OFICIAL DE INTELIGENCIA, (504) 548-0984.

BT

**Figura 2-2**

**Modelo de informe en el lugar**



## Planes / Órdenes de Operaciones

---

### E.24. Organización

El propósito del Plan de Operaciones (OPLAN) o de la Orden de Operaciones (OPORD) es organizar toda la información de operaciones en un documento que puedan utilizar todas las unidades participantes. (Véase un plan modelo en la **Figura 2-3**).

En el OPLAN se debe incluir toda la información esencial relativa a la misión y los siguientes aspectos, entre otros:

- Objetivo.
- Informes.
- Seguridad.
  - Posición.
  - Informes de avistaje.
  - Informes sobre siniestros.
  - Informes posteriores a los hechos.
- Concepto de operaciones.
  - Asignación de tareas.
- Recursos.
- Comunicaciones.
  - Procedimientos.
  - Organización de tareas.
  - Plan de frecuencia.
  - Indicativos de llamada.
- Inteligencia.
- Logística y administración.

Un OPLAN debe contener una carátula y debe protegerse según su grado de clasificación.

---

### E.25. Objetivo

Se describe brevemente el panorama general, de tal forma que los comandantes subordinados comprendan la situación actual.

Ejemplo: El objetivo de la operación *Greenwave* es localizar el buque de Slombovia *Capricorn*, que debe arribar a nuestras aguas del sur en 6 días; vigilarlo en forma encubierta mientras hace contacto con embarcaciones de recepción; capturarlas junto con sus ocupantes y, luego, al *Capricorn*, antes de que parta de nuestras aguas después de su última entrega.

---

### E.26. Seguridad

Esta sección trata de la forma en que el OPLAN se protegerá contra posibles peligros. Se incluirá la clasificación de seguridad de la operación.

---



## E.27. Informes

Los informes operativos pueden ser verbales o por escrito:

- Informes verbales: por lo general se utilizan cuando la información debe transmitirse en forma rápida o la unidad que informa no cuenta con el personal ni el equipo para reenviar un documento impreso. Según la naturaleza de la información, tal vez sea necesario efectuar con posterioridad un informe por escrito de la información que se transmitió verbalmente.
- Informes por escrito: por lo general, no hay tanta premura como en el caso de los informes verbales. Se utilizan cuando hay mucha información y es esencial que se transmita en forma exacta. Estos informes también se utilizan para analizar las operaciones, determinar tendencias de contrabando, identificar actividades marítimas rutinarias y normales y divulgar lecciones que se han aprendido.

Los informes operativos proveen información desde la escena al centro de operaciones y a la autoridad superior. Esta información se utiliza en las funciones de mando y control y en el planeamiento futuro. Para operaciones ampliadas, el centro de operaciones tal vez presente informes de la situación a las autoridades superiores. Al final de la operación, el oficial al mando táctico combina todas las estadísticas para una evaluación, como herramienta en la planificación de operaciones futuras. Los informes operativos comprenden:

- Informes de situación.
- Informes sobre siniestros.
- Informes posteriores a los hechos.
- Informes de posición.

### E.27.a Informes de Situación (SITREP)

Los efectúan las unidades en escena para la autoridad superior, con el fin de ofrecer una imagen clara de lo que está ocurriendo. La velocidad de la transmisión y las actualizaciones son esenciales para respaldar las decisiones informadas del mando.

### E.27.b. Informes sobre Siniestro (CASREP)

Los realizan las unidades para informar al comandante operativo sobre las fallas o el desgaste del equipo que puedan afectar, desde el punto de vista material, la capacidad de la unidad para cumplir con sus misiones.

### E.27.c. Informes Posteriores a los Hechos (AAR)

Son resúmenes globales que se efectúan al finalizar la misión. Se incluye una narración de lo ocurrido, las unidades participantes y las estadísticas de respaldo. En el informe se debe incluir la siguiente información:

- Lista de las horas de operación de las unidades.
- Número de abordajes por unidad.
- Cantidad de violaciones.
- Fecha en que se abordaron embarcaciones por última vez.
- Exactitud de la información.



- 
- Problemas de comunicaciones y puntos muertos.
  - Recomendaciones para operaciones futuras.
- 

**E.27.d. Informes de Posición (PR)**

Por lo general son verbales, pero puede realizarse un informe por escrito con posterioridad. Se incluye la posición, rumbo y velocidad de la unidad. Generalmente también se transmite el estado de los recursos.

---

**E.28. Concepto de operaciones**

Se describe brevemente la forma en que el comandante visualiza la ejecución de la operación, desde el comienzo hasta su finalización. Transmite en forma exacta la intención del comandante hacia sus subordinados, de tal forma que se pueda cumplir con la misión en el tiempo disponible y sin comunicaciones o instrucciones adicionales. El concepto debe establecer las fases de la operación; planes de maniobra para unidades subordinadas principales, en los que se describe en forma precisa lo que el comandante espera que se realice; y planes generales para el empleo de todas las unidades.

Después del concepto de operaciones, en las secciones siguientes se asignan tareas específicas a cada unidad de la organización de tareas a la que se le encargó la ejecución de operaciones, para cumplir con el concepto de operaciones.

---

**E.29. Recursos**

Se enumera la ubicación, estado de preparación, capacidades y autonomía de los recursos con que cuenta el centro de operaciones, a fin de permitir a los oficiales de guardia superiores y subordinados seleccionar el recurso apropiado para una tarea.

---

**E.30. Comunicaciones**

Se incluye información sobre mando, control y redes de comunicación relevantes; procedimientos operativos y de identificación y reconocimiento, limitaciones a las emisiones electrónicas, etc. En esta sección también se incluyen las frecuencias de radio que se utilizarán, códigos y sus cambios diarios y frecuencias de respaldo, si se necesitan. En los planes de comunicación se deben incluir canales y frecuencias de radio predesignadas que cambian a diario a medianoche o en otro momento predeterminado. Si se realiza un control de las comunicaciones cada 4 horas y no se establece comunicación, se incluirá el plan para restablecer las comunicaciones en esta sección del OPLAN. Los indicativos de llamada de las unidades que participan son esenciales cuando se utilizan las comunicaciones, para evitar la transmisión de la identidad de una unidad. Estos indicativos también cambian a diario, por lo general a medianoche o en el día de actividad de radio.

---



---

**E.31.  
Inteligencia**

El propósito del plan es desarrollar los recursos físicos y humanos necesarios para respaldar las operaciones. Se detallan todos los métodos para recopilar información y también los procedimientos para informes, ubicaciones y nombres en código de los informantes. También se enumera cualquier otro producto de inteligencia con su función. Esta sección tal vez requiera una mayor clasificación que el resto del OPLAN y quizás deba elaborarse como documento separado.

---

**E.32. Logística y  
administración**

En esta sección se detallan las medidas administrativas y de logística aplicables a la operación, para aclarar el concepto básico para fines de soporte logístico. Se resume toda la operación (servicio y mantenimiento, transporte, construcción y distribución del personal para fines logísticos). También pueden enumerarse los planes y políticas de hospitalización y evacuación del personal militar y civil, fortalezas de las unidades, reemplazos y procedimientos y políticas del personal. En la mayoría de los casos, esta sección se referirá a las políticas y procedimientos de administración y logística en un plan existente modificado por la Orden de Operación (OPORD). En el plan se deben incluir fuentes donde pueden obtenerse artículos para las operaciones de buques después de las horas habituales, en época de vacaciones o en emergencias. En el plan de logística también se deben tener en cuenta las consecuencias meteorológicas adversas o anormales sobre la operación.

---

**E.33. Seguridad  
logística**

Cualquier acción fuera de la rutina alertará a los "chicos malos" sobre la realización de una operación. Se deben empeñar todos los esfuerzos para evitar que las unidades realicen sus actividades en forma rutinaria.

---



# CONFIDENCIAL

SOLAMENTE PARA FINES DE CAPACITACIÓN

ESTA ES UNA CARÁTULA

PARA INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

**TODO INDIVIDUO QUE MANEJA ESTA INFORMACIÓN DEBE EVITAR SU DIVULGACIÓN NO AUTORIZADA EN INTERÉS DE LA SEGURIDAD NACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS.**

**EL MANEJO, ALMACENAMIENTO, REPRODUCCIÓN Y ELIMINACIÓN DEL DOCUMENTO ADJUNTO DEBE REALIZARSE DE CONFORMIDAD CON EL (LOS) DECRETO(S) DEL EJECUTIVO, LA(S) LEY(ES) APLICABLE(S) Y CON LA REGLAMENTACIÓN DEL ORGANISMO DE APLICACIÓN**

## OPERACIÓN IMOC

SOLAMENTE PARA FINES DE CAPACITACIÓN  
(ESTA CARÁTULA NO ES CONFIDENCIAL)

# CONFIDENCIAL

**Figura 2-3**  
**Plan de Operaciones modelo (OPLAN) (hoja 1 de 4)**



GUARDACOSTAS CITRUS  
GUARDACOSTAS BARACCUDA  
GUARDACOSTAS MAKO  
GUARDACOSTAS POINT BARNES  
COGARD ESTACIÓN PORTSMOUTH VIRGINIA  
COGARD ESTACIÓN CAPE MAY NUEVA JERSEY  
COGARD ESTACIÓN CHINCOTEAGUE MARYLAND  
COGARD ESTACIÓN AÉREA ELIZABETH CITY NORTH CAROLINA  
INFO COGARD RESTRACEN YORKTOWN VIRGINIA//ITD//

BT

CONFIDENCIAL//N0000//  
ASUNTO: OPERACION IMOC  
REFERENCIAS

A.

- U. . MANUAL DE TELECOMUNICACIONES DEL USCG, INSTRUCCION DEL COMANDANTE M2300.1
- U. . PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES DE ALIADOS, ACP 130
- U. . LIBRO DE INDICATIVOS DE LLAMADAS DE ALIADOS PARA BUQUES, ACP 113
- U. . PROCEDIMIENTOS TACTICOS ALIADOS, ATP1 VOL2
- U. . MANUAL DE SEGURIDAD DE COMUNICACIONES
- U. . MY 120500Z MAR 00

U. . OBJETIVO I. EL OBJETIVO DE LA OPERACIÓN IMOC ES LOCALIZAR AL B/M *ATLANTIC SPIRIT*, QUE DEBE ARRIBAR A NUESTRA AOR DENTRO DE LAS 72 HORAS Y TIENE LA INTENCIÓN DE ENTREGAR UN CARGAMENTO DE DROGAS ILÍCITAS POR MEDIOS DESCONOCIDOS. REALIZAR LA INTERDICCIÓN DE LAS DROGAS ANTES DE QUE LLEGUEN A TIERRA. LA INTERDICCIÓN SE DEFINE COMO LOGRAR CONTACTO VISUAL CON EL TRANSPORTE DE DROGAS DESDE UNA UNIDAD MARÍTIMA.

U. . SEGURIDAD (U). TODOS LOS PLANES Y DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO DEBEN GUARDARSE EN UN LUGAR SEGURO. ESTE CONCEPTO SE DEFINE COMO EL OFICIAL DE SEGURIDAD DESIGNADO DE SU CENTRO DE OPERACIONES. HABRÁ BOLSAS PARA QUEMA DISPONIBLES Y SE QUEMARÁ O ROMPERÁ TODA LA BASURA. LA BOLSA PARA QUEMA DE ESTA OPERACIÓN ES EL RECEPTÁCULO DE BASURA DESIGNADO Y TODOS LOS DOCUMENTOS ALLÍ COLOCADOS SE CONSIDERAN DESTRUIDOS E IRRECUPERABLES. (NO ESTÁ PERMITIDO SACAR EL CONTENIDO DE LA BOLSA PARA QUEMA).

U. . LOS INFORMES, SITREPS, CASREPS Y AAR SE ENTREGARÁN SEGÚN LAS INSTRUCCIONES DEL CENTRO DE OPERACIONES. LOS INFORMES DE POSICIÓN SE PRESENTARÁN CADA HORA AL OTC.

U. . CONCEPTO DE OPERACIONES. I

U. CINCO UNIDADES DE SUPERFICIE Y UNA AÉREA PATRULLARÁN EL ÁREA DE OPERACIONES DESDE CAPE MAY, NUEVA JERSEY HASTA FALSE CAPE, VIRGINIA HASTA LAS 100 MN. INTELIGENCIA HA INDICADO CADA VEZ MAS DROGA ARROJADA A LA COSTA EN ESTA REGIÓN, POSIBLEMENTE COMO RESULTADO DE LANZAMIENTOS DESDE AVIONES O TRANSFERENCIAS MARITIMAS.

U. DESIGNAR OTC A 130400Z MAR 00. OTC DESIGNARÁ ZONAS DE PATRULLAJE PARA CADA ELEMENTO QUE DEBA BUSCARSE

C. AREA DE OPERACIONES. AREA LIMITADA POR (1) 39N 074-49W; (2) 39N 074W; (3) 35-05N 074W; (4) 35-05N 074W; (5) HACIA LA COSTA HACIA (1).

**Figura 2-3**  
**Plan de Operaciones modelo (OPLAN) (hoja 2 de 4)**



U. . RECURSOS I.

- U. . CGC CITRUS (WLB 300)
- U. . CGC BARRACUDA (EMBARCACIÓN DE PATRULLAJE DE 110 PIES 87001)
- U. . CGC MAKO (EMBARCACIÓN DE PATRULLAJE DE 110 PIES 87002)
- U. . CGC POINT BARNES (82003)
- U. . CG 41449 (EST CHICOTEAGUE)
- U. . CG 41499 (EST PORTSMOUTH)
- U. . CG 41249 (EST CAPE MAY)
- U. . CG 2125 (ESTACIÓN AÉREA ELIZABETH CITY)
- U. . TORRES DE OBSERVACIÓN COSTERAS (2)
- U. . COMUNICACIONES.

U. . PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES.

- U. . TODAS LAS COMUNICACIONES SE REALIZARÁN SEGÚN REF (B) HASTA (F).
- U. . EL OTC SE COMUNICARÁ CON TODAS LAS UNIDADES CADA HORA.
- U. . LAS COMUNICACIONES SE ESTABLECERÁN EN FRECUENCIA PRIMARIA.
- U. . DESPUÉS DE 3 INTENTOS FALLIDOS DE ESTABLECER COMUNICACIONES EN CUALQUIER FRECUENCIA O DESPUÉS DE 15 MINUTOS, LAS UNIDADES CAMBIARÁN A FRECUENCIA SECUNDARIA O TERCIARIA, SEGÚN SEA NECESARIO.
- U. . SEGUN REF (G), SE UTILIZARÁN REFERENCIAS AL INFORMAR POSICIÓN AL OTC EN MODALIDAD PROTEGIDA.
- U. . SI SE SOSPECHA QUE LA SEGURIDAD DE LAS COMUNICACIONES ESTÁ AMENAZADA, SE USARÁN LOS INDICATIVOS DE LLAMADA Y LAS FRECUENCIAS PARA EL DÍA SIGUIENTE SEGÚN LO NOTIFICADO POR EL OTC.
- U. . SE UTILIZARÁ STUIII JUNTO CON COMUNICACIONES POR FAX Y TELÉFONO MÓVIL

U. . ORGANIZACIÓN DE TAREAS.

MISIÓN	UNIDAD	ICS	VCS
CTF 43/OTC	USCGC CITRUS	NBMO	Wp3
CTG 43.6	USCGC BARRACUDA	NUSA	Wp6
CTU 43.6.1	USCGC MAKO	NYQL	Wp3
CTU 43.6.2	USCGC POINT BARNES	NZVE	Wp0
TE 46.6.1.1	CG 41449		Wp4p9
TE 46.6.1.2	CG 41499		Wp9p9
TE 46.6.2.1	CG 41249		Wp2p4p9
TE 46.6.2.2	CG 2125		Wp2p5

U. . PLAN DE FRECUENCIAS

PARA ESTA OPERACIÓN SE UTILIZARÁN LAS SIGUIENTES FRECUENCIAS

		0	1	2	3	4
PRIMARIA	VHF	CH 21A	CH 22A	CH 23A	CH 71A	CH 72A
SECUNDARIA	HF	4327.1	4588.5	3955.5	3845.0	4985.0
TERCIARIA	UHF	6580.0	8621.2	13105.5	15505.5	12151.0
		5	6	7	8	9

**Figura 2-3**  
**Plan de Operaciones modelo (OPLAN) (hoja 3 de 4)**



PRIMARIA	VHF	CH 22A	CH 23A	CH 21A	CH 72A	CH 71A
SECUNDARIA	HF	3327.2	3588.6	4955.6	4845.1	3985.1
TERCIARIA	UHF	12580.0	12521.2	6105.5	9505.5	6151.0

U. . INDICATIVOS DE LLAMADA

TODAS LAS UNIDADES UTILIZARÁN INDICATIVOS DE LLAMADA CODIFICADOS Y ASIGNADOS PARA LAS COMUNICACIONES NO PROTEGIDAS. SE UTILIZARÁ EL NOMBRE “US WARSHIP” CON OTROS BUQUES PARA LAS COMUNICACIONES PUENTE A PUENTE.

UNIDAD	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
CITRUS	B1P	A0R	G3Z	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G
BARRACUDA	A0R	G3Z	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G	A9M
MAKO	G3Z	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G	A9M	K9C
PT BARNES	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G	A9M	K9C	O1S
CG 41449	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G	A9M	K9C	O1S	E1D
CG 41499	K9C	G3Z	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G	A9M
CG 41249	A9M	A0R	G3Z	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G
CG 2125	O1S	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G	A9M	K9C
OBS TOWER1	Y1G	B1P	A0R	G3Z	C4T	P8N	E4F	M1A	T6D	E1M
OBS TOWER2	E4F	M1A	T6D	E1M	Y1G	A9M	K9C	O1S	E1D	P8N

U. . INTELIGENCIA.

SEGÚN MY P 031200Z MAR 00 Y P 031205Z MAR 00.

U. . LOGISTICA.

- U. . LAS EMBARCACIONES PEQUEÑAS SE LIMITAN A 8 HORAS DE NAVEGACIÓN CON DOS HORAS DE DESCANSO ENTRE SALIDAS.
- U. . LOS RECURSOS AEREOS SE RESTRINGEN A UN MÁXIMO DE 12 HORAS DE VUELO POR DÍA. SE REQUIERE UN PERIODO DE DESCANSO OBLIGATORIO DE 10 HORAS DESPUÉS DE CADA 8 HORAS DE VUELO TODA VEZ QUE LA AERONAVE ESTÉ EN CUBIERTA.
- U. . EL GC CITRUS PUEDE REABASTECER A TODOS LOS RECURSOS MARÍTIMOS
- U. . TODAS LAS UTB DE 41 PIES SE LIMITAN A 30 MN DE LA COSTA.
- U. . LOS PUNTOS DE OBSERVACIÓN SE CONSIDERAN CON DOTACIÓN LAS 24 HORAS.
- U. . EL CG CITRUS CUENTA CON DOS EMBARCACIONES PEQUEÑAS DESPLEGABLES (VER ESPECIFICACIONES EN HOJA DE TRABAJO SOBRE RECURSOS) .
- U. . LOS TRES BUQUES DE PATRULLAJE CUENTAN CON UNA EMBARCACIÓN PEQUEÑA DESPLEGABLE (VER ESPECIFICACIONES EN HOJA DE TRABAJO SOBRE RECURSOS).
- U. . TODAS LAS EMBARCACIONES PEQUEÑAS DE LOS GUARDACOSTAS DEBEN PERMANECER DENTRO DEL ALCANCE DE RADIO DE SU GUARDACOSTAS (15 MN) Y DEBEN RETORNAR A ESTE CADA TRES HORAS, SEGUIDAS DE 1 HORA DE REABASTECIMIENTO DURANTE EL DÍA ÚNICAMENTE. SOLO SE PUEDEN BOTAR PARA INTERCEPTACIONES Y ABORDAJES.

BT  
NNNN

**Figura 2-3**  
**Plan de Operaciones modelo (OPLAN) (hoja 4 de 4)**



## Sección F. Intercepción de migrantes

---

### Introducción

Los Estados Unidos es una nación construida sobre la fortaleza de la inmigración. La inmigración legal refuerza las bases de nuestro país y se adiciona a nuestra herencia nacional. La inmigración ilegal, por el contrario, puede afectar en forma negativa las economías regionales, no tiene en cuenta el imperio de la ley y puede generar condiciones inaceptables de sufrimiento humano. El derecho a definir y controlar nuestras fronteras nacionales es un principio fundamental de nuestra soberanía nacional. Las leyes y políticas migratorias de la nación crean un proceso ordenado para supervisar y aceptar a los inmigrantes potenciales. El USCG, que trabaja en conjunto con el Servicio de Inmigración y Naturalización (INS), la Patrulla Fronteriza de los EE.UU. (USBP) y otros organismos, es responsable de hacer cumplir estas leyes en el mar, llevar a cabo estas políticas y controlar las fronteras marítimas estadounidenses.

Para reducir las presiones migratorias, se necesitarán cambios fundamentales en la situación económica, social y política mundial. Hasta ese momento, la creación de barreras eficaces al ingreso ilegal de migrantes indocumentados contribuye al objetivo político nacional de migraciones legales, seguras y ordenadas. El USCG, como principal organismo de aplicación de las leyes y políticas migratorias de los EE.UU. en el mar, es una fuerza de disuasión sumamente eficaz, cuyos esfuerzos han reducido en gran medida la circulación de migrantes indocumentados hacia los EE.UU. por rutas y medios marítimos. La combinación única que ofrece el USCG de experiencia en aplicación de las leyes marítimas, recursos marítimos multimisión, presencia en áreas costeras, capacidad de búsqueda y salvamento marítimos y facultades legales lo transforman en el organismo federal más apropiado para ejecutar esta misión en el mar.

### F.1. Esfuerzos humanitarios

Las dificultades propias del medio ambiente marino y el alto porcentaje de migrantes que utilizan buques que no están en condiciones de navegar generan un fuerte componente humanitario en la misión de Operaciones de Intercepción de Extranjeros / Migrantes (AMIO). Es habitual que los migrantes corran grandes riesgos y soporten penurias significativas en sus intentos por huir de sus países de origen y viajar a los Estados Unidos. En muchos casos, las embarcaciones de migrantes interceptadas en el mar están sobrecargadas, no están en condiciones de navegar, no cumplen con las normas sanitarias, no cuentan con equipos de seguridad básicos y, con frecuencia, las operan navegantes sin experiencia. Al encontrarse con condiciones tan inseguras en el mar, el USCG tiene la obligación, primero, de prestar inmediata ayuda humanitaria y resolver los temas de migración y reubicación después.

---



**F.2.  
Respuesta a  
actividades  
ilícitas**

---

Además de la dimensión humanitaria de las operaciones AMIO, el gran volumen de personas y mercaderías que se trasladan a través de las fronteras internacionales ha dado lugar a la creación de redes criminales que trafican extranjeros ilegales y se dedican a otras actividades delictivas, incluido el terrorismo. El USCG, por lo tanto, continuará topándose con diferentes tipos de infractores al llevar a cabo la misión AMIO. Para responder a esta amenaza criminal, es esencial el Reconocimiento del Territorio Marítimo (MDA) o saber quien y qué ingresa en el país mucho antes de que llegue. Además, se solicitará que la institución identifique y responda a situaciones que, aparentemente, involucran migrantes o contrabando de migrantes, pero que, en realidad, constituyen acciones terroristas o violaciones de otras leyes.

**F.3.  
Cooperación  
regional**

---

El éxito final al reducir la migración ilegal depende del efectivo compromiso regional de cooperación. Como organismo marítimo con experiencia reglamentaria, de aplicación de las leyes y capacidad militar, el USCG se encuentra en una posición única para asociarse con países marítimos de origen y tránsito. Además, es un participante clave para desarrollar y mantener relaciones de trabajo para mejorar los esfuerzos de prevención e intercepción.

**F.4.  
Amenaza  
general**

---

La migración está impulsada por desequilibrios sociales, políticos y económicos dentro de las naciones y entre ellas. Los demógrafos suponen que la población mundial se incrementará en dos mil millones de personas en las próximas dos décadas. La mayor tasa de crecimiento se presentará en los países en vías de desarrollo. Este incremento de población desigual aumentará las disparidades económicas, las cuales, al combinarse con las inestabilidades políticas, aumentarán las presiones migratorias.

**F.4.a. Inmigrantes  
indocumentados**

---

La demanda futura de visas continuará excediendo la oferta, lo cual generará un creciente número de migrantes indocumentados que intentan ingresar en los EE.UU. Los migrantes indocumentados con frecuencia utilizan más de un modo de transporte (marítimo, aéreo o terrestre) en el mismo viaje hacia los EE.UU. En más de un cuarto de estos viajes se utiliza el transporte marítimo en algún momento. Sin embargo, el número de migrantes que intentan desplazarse en forma ilegal, sobre todo por mar, es un porcentaje relativamente pequeño de la inmigración total indocumentada hacia los EE.UU. Se presta un grado desproporcionado de atención a esta pequeña corriente migratoria desde el punto de vista de las políticas públicas debido a:

- la naturaleza altamente riesgosa del transporte marítimo;
- la gran cantidad de hechos exitosos de migración ilegal marítima;
- la naturaleza delicada de las relaciones bilaterales estadounidenses con los principales países de origen de migrantes ilegales que predominantemente utilizan el transporte marítimo.



F.4.b. Areas de interés

La migración ilegal marítima amenaza a los EE.UU. desde todos los puntos cardinales, incluso desde ambas costas y Hawaii y territorios como Guam, Puerto Rico, el *Commonwealth* de las Islas Marianas del Norte y las Islas Vírgenes Estadounidenses. En los últimos 20 años, se ha interceptado más de un cuarto de millón de migrantes ilegales provenientes de más de 43 países antes de que llegaran a estas costas. Cada nación debe determinar las principales rutas de migración hacia sus aguas o desde ellas y ubicar sus respectivos recursos de intercepción en tal sentido.

**F.5.  
Inmigración legal**

El USCG apoya la política nacional respecto de la migración legal, segura y ordenada, al aplicar las leyes migratorias estadounidenses y los convenios internacionales contra el tráfico de personas:

- mediante una intercepción marítima eficaz;
- a través del compromiso con naciones asociadas, al respaldar sus esfuerzos para mejorar su control de fronteras y capacidades de aplicación de las leyes marítimas.
- mediante la educación, comunicación y cooperación con otros organismos y organizaciones gubernamentales y no gubernamentales;
- al desempeñarse para defender la dignidad humana de los migrantes y garantizar la seguridad de la vida humana en el mar.

**F.6.  
Marco legal internacional**

Según el derecho internacional consuetudinario y el emanado de los convenios, se les confiere a los estados costeros la soberanía sobre sus mares territoriales y el control soberano en sus zonas contiguas respecto de ciertas actividades. Están facultados para restringir el acceso a sus fronteras y reglamentar la admisión de extranjeros al establecer circunstancias y condiciones para el ingreso en la nación. En consecuencia, los EE.UU. tienen el derecho de prohibir la entrada a determinados individuos. De igual forma, un país que intenta repatriar migrantes indocumentados interceptados en el mar debe, primero, obtener autorización de la nación anfitriona.

F.6.a.  
Responsabilidades

No obstante la autoridad soberana que los Estados ejercen sobre sus leyes de inmigración y fronteras, las prácticas habituales y leyes internacionales establecen que los Estados tienen la responsabilidad de evitar el retorno de personas a territorios donde su libertad sería amenazada por causas raciales, religiosas, de nacionalidad, por ser miembro de un grupo social en particular o por sus opiniones políticas. En el Artículo 33 del *Convenio de 1951 de las Naciones Unidas sobre la condición de los refugiados* y su *Protocolo de 1967*, del cual más de 130 Estados son parte, se codifica este principio de no retorno.



F.6.b.  
Derechos  
humanos

Los EE.UU. han liderado y apoyando incondicionalmente el establecimiento de normas internacionales respecto de los derechos humanos. Desde la Segunda Guerra Mundial, los EE.UU. han firmado varios instrumentos internacionales relativos a los derechos humanos, los cuales afectan la realización de la misión AMIO:

- La *Declaración universal de los derechos humanos*.
- El *Convenio de 1984 contra la tortura y otros tratamientos o castigos crueles, inhumanos o degradantes*.
- El *Convenio de las Naciones Unidas contra el crimen organizado transnacional*, su *Protocolo contra el contrabando de migrantes por tierra, mar y aire*, y su *Protocolo para evitar, suprimir y sancionar el tráfico de personas, sobre todo mujeres y niños*.

Estos principios del derecho internacional son factores para establecer la legislación y las políticas nacionales estadounidenses. Además, el principio de no retorno influye en el desarrollo de las salvaguardas procesales estadounidenses necesarias para garantizar que los refugiados no sean devueltos erróneamente y sufran persecuciones.

Los EE.UU. han establecido su autoridad soberana sobre el control de fronteras y migración en:

- la Constitución estadounidense,
- la *Ley de Inmigración y Nacionalidad (INA)*, codificada en el Título 8 del *Código de los EE.UU.*,
- la reglamentación del Título 8 del *Código de Normas Federales*.

**F.7. Marco  
legal nacional**





F.7.a. Ley de Inmigración y Nacionalidad (INA)

La *Ley de Inmigración y Nacionalidad* (INA) solamente se aplica en los EE.UU., parte continental, Alaska, Hawaii, Puerto Rico, Guam y las Islas Vírgenes Estadounidenses. En síntesis, en la INA y en su reglamentación de aplicación se establece que los extranjeros pueden ingresar en forma lícita en los EE.UU. sólo después de atravesar una puesto estadounidense de inspección de inmigración, en el que se verificó el cumplimiento de los requisitos de admisión o ingreso en los EE.UU. Para garantizar la seguridad de las fronteras estadounidenses (Constitución de los EE.UU. Art.2 sec.1, cl.1), el Presidente emitió dos directivas en las que se establecen políticas para la intercepción y repatriación de migrantes indocumentados.

- Decreto del Ejecutivo 12807: *Intercepción de extranjeros ilegales* (EO 12807, 24 de mayo de 1992) y
- Directiva de Decisión Presidencial-9: *Proceso de repatriación* (PDD-9 de junio de 1993)

F.7.a.1. Decreto del Ejecutivo 12807

Como consecuencia del Decreto del Ejecutivo 12807, el Ministro de RR.EE. (*Secretary of State*) emitió las instrucciones pertinentes para que el USCG aplique la suspensión del ingreso de extranjeros indocumentados por mar y la intercepción de embarcaciones que los transportan. Véase F.11.a para información de referencia.

F.7.a.2. Directiva de Decisión Presidencial-9 (PDD-9)

En 1993, el Presidente promulgó la PDD-9, en la que se establecen las tareas y la organización del gobierno de los EE.UU. para enfrentar el problema del tráfico de extranjeros.

**F.8. Política inmigratoria de los EE.UU.**

En la política inmigratoria estadounidense se reconoció siempre la protección contra la persecución como principio general, pero durante los últimos 20 años, el Congreso ha emitido directivas específicas para el manejo de casos de asilo. En la política inmigratoria estadounidense se incluye:

Protección contra persecución:

- *Ley sobre refugiados de 1980*;
- *Ley de inmigración de 1990*;
- *Ley de Responsabilidad respecto de Inmigrantes y de Reforma sobre Inmigración Ilícita de 1996* (IRAIRA).

Protección contra la tortura:

- *Ley de reestructuración y reforma de asuntos exteriores de 1998*;
- Decreto del Ejecutivo 13107: *Aplicación de tratados sobre derechos humanos* (E.O. 13107, 10 de diciembre de 1998)



F.8.a. *Ley sobre refugiados de 1980*

En esta ley se evitó el regreso de individuos perseguidos. Esta protección se extiende a aquellos que hacen contacto con funcionarios estadounidenses en el extranjero y con los individuos que llegan a la frontera. Véase F.11.b. de esta sección para información de referencia.

F.8.b

Se establecieron normas para denegar automáticamente el asilo a aquellos extranjeros que hayan cometido delitos graves no políticos.

*Ley de inmigración de 1990*

F.8.c. *Ley de Responsabilidad respecto de Inmigrantes y de Reforma sobre Inmigración Ilícita de 1996 (IIRAIRA)*

Esta ley generó algunos de los cambios más significativos a la legislación estadounidense sobre inmigración en décadas, incluidas las disposiciones sobre traslado expeditivo de extranjeros recién llegados que intentan ser admitidos en los EE.UU., pero que resultan inadmisibles ya que carecen de documentos de ingreso adecuados o los presentan en forma fraudulenta.

F.8.d. *Ley de reestructuración y reforma de asuntos exteriores de 1998*

En esta ley, el Congreso ordenó al INS que preparara reglamentación en la que se incluyeran las disposiciones sobre protección y no retorno del *Convenio de 1984 contra la tortura*.

F.8.e. Decreto 13107

En diciembre de 1998, el Presidente firmó el Decreto del Ejecutivo 13107, *Aplicación de tratados sobre derechos humanos* (E.O.13107, 10 de diciembre de 1998), mediante el cual se ordenó a todos los organismos gubernamentales “...respetar y poner en práctica [sus] obligaciones, de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos de los cuales [el Gobierno de los EE.UU.] es parte.”

**F.9. Intercepción de embarcaciones**

Las embarcaciones que transportan migrantes deben interceptarse lo más cerca posible del mar territorial del país de origen. Muchas naves de migrantes simplemente retornarán a la costa y tal vez descarten el plan de viaje. Otra razón para interceptar el buque lo más cerca posible de la costa es por motivos de seguridad de la vida humana en el mar. Muchas embarcaciones de migrantes no están en condiciones de navegar o están sobrecargadas. Si el buque regresa y necesita ayuda, la unidad puede entrar en el mar territorial ajeno, de conformidad con el ingreso en virtud del derecho de asistencia.

**F.10. Operaciones de intercepción de migrantes**

Al aproximarse a un buque de migrantes, es prudente hacerlo con una embarcación pequeña o con una de patrullaje. Una más grande puede producir una estela o bloquear el viento que necesitan las velas de la otra embarcación. Esto puede tener como resultado que una nave ya de por sí inestable dé una vuelta de campana. Al aproximarse, el personal del USCG buscará:



- 
- elementos que puedan dañar la embarcación pequeña,
  - si las personas pueden embarcar o desembarcar y si se necesita equipo especial,
- 
- número de personas a bordo,
  - integridad estructural del buque, y
  - características de estabilidad.
- 

F.10.a.  
Vueltas de campana y hundimientos

Las vueltas de campana y hundimientos pueden provocar que docenas e incluso cientos de migrantes caigan al agua en forma simultánea. Lo más importante es ofrecer flotación inmediata a las personas en el agua. Además, tan pronto como sea posible, se deben arriar escalas y lanzar otros dispositivos al agua para que los migrantes puedan subir a bordo.

---



F.10.b. Temas de salubridad

Existen numerosos riesgos a bordo de embarcaciones de migrantes, además de la estabilidad. Si aumenta la movilidad de los migrantes, los temas de salubridad pasan a ser un asunto significativo. Las enfermedades que comúnmente no se conocen en las cercanías de este país pueden presentarse entre los migrantes. Las malas condiciones de vida en las embarcaciones pueden diseminar dolencias entre los migrantes. Además de enfermedades, los problemas médicos más comunes que sufren los migrantes rescatados del mar son desnutrición, deshidratación, exposición a los elementos y a materiales tóxicos de buques antiguos. También es posible que, en cualquier momento, un caso de migrantes se convierta en uno de rescate, si el estado de la embarcación se deteriora en forma repentina.



**F.11.  
Referencias**

Esta sección contiene las siguientes referencias:

F.11.a. Decreto del Ejecutivo 12807	<a href="http://envirotext.eh.doe.gov/data/eos/bush/19920524.html">http://envirotext.eh.doe.gov/data/eos/bush/19920524.html</a> Acceso a copia electrónica del Decreto del Ejecutivo 12807.
F.11.b.	<a href="http://www.acf.dhhs.gov/programs/orr/policy/refact1.htm">http://www.acf.dhhs.gov/programs/orr/policy/refact1.htm</a> Acceso a copia electrónica de la <i>Ley sobre refugiados de 1980</i> .